DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXIII | Warszawa, dnia 1 marca 1946 r. | Nr 2

TREŚĆ:

Część A

DZIAŁ OGÓLNY.

11.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 18 lutego 1946 r. w sprawie ubezpieczeń na życie.

Na podstawie okólnika Pocztowej Kasy Oszczędności z dnia 11.I.1946 r. Nr 364/46/Ub w sprawie ubezpieczeń na życie, zawiadamiam, że na zasadzie zarządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 6.X.1945 r. Nr L. D. II 27370/1980/5/45 P.K.O. przeprowadza rejestrację umów ubezpieczenia na życie (polis) zawartych przed wojną z Działem Ubezpieczeń na życie w P.K.O.

Rejestracji podlegają:

1) umowy ubezpieczenia (polisy) ważne w dniu 1.IX.1939 r., t. j. polisy od których opłacono składki do wybuchu wojny oraz polisy zamienione na bezskładkowe;

2) umowy ubezpieczenia (polisy), z tytułu których płatne były przed dniem 1.IX.1939 r., świadczenia, częściowo lub w całości dotychczas niewypłacone.

Nie podlegają rejestracji umowy ubezpieczenia (polisy), które w myśl ogólnych warunków ubezpieczenia utraciły przed dniem 1.IX. 1939 r. swoją ważność wskutek zaniechania opłacania składek.

Rejestrować należy umowy ubezpieczenia bez względu na to, czy się polisę posiada, czy też polisa została w czasie wojny zniszczona.

Zaznaczam, że rejestracja ubezpieczeń leży w interesie samych ubezpieczonych, względnie członków rodzin, pozostających po zmarłych ubezpieczonych, gdyż zabezpiecza prawa przysługujące im na zasadzie umów ubezpieczenia (polis).

Bliższych informacyj w sprawie rejestracji polis udzielają i formularze rejestracyjne wydają wszystkie Oddziały PK.O., oraz Oddział Ubezpieczeń na życie w Krakowie przy ul. Św. Tomasza 43.

Nr II/4—65—13—46.

DZIAŁ HANDLOWO-TARYFOWY.

12.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 lutego 1946 r. w sprawie o odpowiedzialności przy dostawie przesyłek.

Okólnik Kierownika Resortu Komunikacji, Poczt i Telegrafu z dnia 21 grudnia 1944 r. o nieponoszeniu odpowiedzialności przy dostawie przesyłek (Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr 3, poz. 21), zmieniony okólnikiem Ministra Komunikacji z dnia 18 sierpnia 1945 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 12, poz. 116) uchyla się w całości.

Nr III 4—02/11/46.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

13.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lutego 1946 r. o włączeniu Oddziału Ruchowo-Handlowego IV w Ciechanowie do Oddziału Ruchowo-Handlowego I Warszawa Zachodnia.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

Oddział Ruchowo-Handlowy IV w Ciechanowie włącza się terytorialnie i administracyjnie do Oddziału Ruchowo-Handlowego I Warszawa Zachodnia.

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1946 r.

Nr I—1—111/4/46.

14.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 lutego 1946 r. w sprawie kontroli postoju wagonów ładownych.

Przekroczenie terminu dostawy ładunków w skutkach swych nie tylko że naraża PKP na znaczne straty materialne z tytułu płacenia odszkodowania, lecz również powoduje poważne szkody, dla gospodarstwa narodowego, co wywołuje słuszne skargi społeczeństwa na zbyt powolne dostarczanie ładunków.

Dochodzenia służbowe, przeprowadzone na skutek wpływających reklamacji za nieterminową dostawę ładunków, ujawniły brak należytego zrozumienia przez pracowników istoty rzeczy, jako też niedostatecznego zainteresowania się i brak dozoru ze strony zawiadowców stacji, ich zastępców, jak również i organów kontrolnych.

Z uwagi na konieczność usunięcia tych niedomagań, jako też zabezpieczenia planowe-

go przejścia ładunków przez stacje węzłowe, w myśl Przepisów Nr R 2 i Przepisów Nr H 2 zarządza się co następuje:

Rozdział I.

Wskazówki ogólne dla kontroli biegu wagonów i postoju na stacjach.

1. Podstawę kontroli biegu wagonów ładownych oraz postoju ich na stacjach stanowią stemple kalendarzowe, zawierające dzień, miesiąc, rok, Nr pociągu i godzinę, umieszczone na dowodach przewozowych.

2. Na podstawie dat stempli kalendarzowych oblicza się czas trwania przewozu ładunku oraz postoju na stacji od chwili przybycia wagonu na stację do chwili wysłania ze stacji, lub też od chwili naładowania do chwili wysłania ze stacji (minut do 30 włącznie nie uwzględniać, a powyżej 30 minut zaokrąglać do całej godziny).

3. W szczególności należy postępować jak następuje:

1) stemple kalendarzowe należy umieszczać na odwrotnej czystej stronie czwartej części (odpisu) listu przewozowego lub na odwrotnej czystej stronie ceduły przesyłek wojskowych oraz przesyłek idących z zagranicy z przeznaczeniem do Polski, na wykazach ładunkowych przesyłek drobnych, przesyłek zagranicznych przechodzących przez Polskę tranzytem, jako też przesyłek wywożonych z Polski zagranicę, według następujących zasad:

a) na stacjach nadania ładunku — stempel czasu odejścia wagonu;
b) na stacjach zestawiających pociągi — stempel czasu przybycia i czasu odejścia wagonu;
c) na stacjach rozrządowych i węzłowych, na których pociągi nie kończą biegu, a są zatrzymywane dla zmiany parowozu, dla zmiany drużyn konduktorskich lub też zmiany kierunku i t. p. — stempel czasu przybycia i czasu odejścia wagonu, lecz tylko w tych przypadkach, gdy zatrzymanie wagonów ładownych będzie trwało ponad 2 godziny;
d) na stacjach, na których zajdzie potrzeba zatrzymania wagonu ładownego ze względów technicznych lub handlowych powyżej 3 godzin — stempel czasu przybycia i czasu odejścia wagonu;
e) na stacjach granicznych — stempel czasu przybycia i odejścia wagonu;
f) na stacjach przeładunkowych z kolei wąskotorowych na kolej normalnotorową i odwrotnie — stempel czasu przybycia i czasu odejścia ładunku.

2) we wszystkich wyżej wskazanych przypadkach umieszczenie stempli na odpisach listów przewozowych, na odwrotnej stronie ceduł lub na wykazach ładunkowych powinno być uskutecznione w biurze dyżurnego ruchu przez odprawiacza pociągów, a gdzie takiego pracownika nie ma, prze dyżurnego ruchu lub innego upoważnionego pracownika;

3) stemplowanie odwrotnej strony odpisów listów przewozowych, ceduł lub wykazów należy uskuteczniać w ten sposób, żeby stempel odejścia był umieszczony równolegle obok stempla przybycia;

4) przyczyny zatrzymania wagonów na stacji np. „czeka na planowy poc.", „naprawa ładunku" itp., należy notować w skróceniu tak na odpisie listów przewozowych, jak i na cedułach przewozowych oraz na wykazach ładunkowych obok stempli czasu przybycia i odejścia;

5) adnotacje o przyczynach zatrzymania wagonów powodujących w myśl § 11, pkt. 8 R.P.T. zawieszenie terminu dostawy należy umieszczać również w listach przewozowych z podaniem przyczyny i czasu trwania zatrzymania np.:

a) z powodu zatrzymania dla załatwienia formalności celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych;
b) z powodu ograniczeń przewozowych zarządzonych na podstawie § 5, pkt. 6 R.P.T.;
c) z powodu odładowania lub doładowania nadwyżki wagi, poprawienia wadliwie załadowanego ładunku, jeżeli w tych przypadkach nie ma winy kolei;
d) z powodu zatrzymania ze względu na dodatkowe zlecenie nadawcy itp.;

6) nie należy stemplować w sposób wskazany wyżej dowodów przewozowych na zwarte pociągi z węglem eksportowym wysyłanym z kopalń zagranicę drogą lądową lub drogą morską;

7) w razie wyłączenia w drodze wagonu ze zwartego pociągu z węglem eksportowym zagranicę, stacja, na której wagon został wyłączony, powinna sporządzić zgłoszenie nieprawidłowości, stosownie do postanowień § 28, pkt. 3 Przepisów Nr H 2, a stacje węzłowe i rozrządowe, przez które następnie wagon będzie przechodził, powinny na odwrotnej czystej stronie zgłoszenia umieścić stempel czasu przybycia i odejścia wagonu;

8) należy zwrócić szczególną uwagę, aby odbitki stempli kalendarzowych były wyraźne i czytelne, a jeżeli stempel ni zawiera dostatecznej ilości czcionek, to potrzbne dane należy dopisywać odręcznie.

Rozdział II.

Kontrola postoju wagonów ładownych na stacjach przeznaczenia rozrządowych, przeładunkowych i granicznych oraz rejestracja zatrzymanych wagonów.

1. Następujące stacje kontrolują postój wagonów ładownych na podstawie stempli kalendarzowych:

1) stacje przeznaczenia przesyłek wagonowych lub wagonów zbiorowych bezpośrednich;

2) stacje końcowe odcinka przeznaczenia wagonu zbiorowego odcinkowego;

3) stacje sortownicze, które powinny przerabiać zbiorowe wagony przeładunkowe i kursowe;

4) stacje przeładunkowe, które przeładowują przesyłki z wagonów normalnotarowych do wagonów wąskotorowych;

5) stacje graniczne (punkty zdawczo-odbiorcze), które przekazują przesyłki na koleje zagraniczne.

2. Jeżeli którakolwiek ze stacji wymienionych w ust. 1 stwierdzi, że ładunki wagonowe lub wagony zbiorowe zatrzymane zostały na jednej lub więcej stacjach po drodze w obrębie własnego, czy też innego okręgu dyrekcyjnego powyżej 6 godzin z ładunkiem:

1) żywych zwierząt, ptactwa, ryb, mięsa itp.,

2) za listami pospiesznymi,

3) ulegającym szybkiemu zepsuciu,

4) pospiesznymi wojskowymi,

5) zadeklarowaną wartością dostawy z ładunkiem zaś innych przesyłek powyżej 12 godzin, stacje te sporządzają wykazy ze wskazaniem przyczyn przetrzymania wagonu.

3. Wykazy sporządzają odpowiedni pracownicy służby handlowej, a gdzie ich nie ma pracownicy służby ruchu, w jednym egzemplarzu, ze wskazaniem przyczyn przetrzymania wagonów ładownych i po upływie dekady przesyłają następnego dnia do swej dyrekcji (wydziału ruchu dział przewozów towarowych), która przeprowadza dochodzenie co do wagonów przetrzymanych w obrębie swojej dyrekcji, a co do wagonów przetrzymanych w obrębie innych dyrekcji, przesyła odpisy zainteresowanym dyrekcjom. Ministerstwo Komunikacji będzie od czasu do czasu żądało od dyrekcji przysłania oryginałów tych wykazów do kontroli w celu zorientowania się w sprawności przewozu ładunków w danej dyrekcji.

4. Wykaz powinien zawierać następujące rubryki:

1) numer wagonu, 2) stacja nadania ładunku, 3) stacja docelowa ładunku, 4) rodzaj towaru, 5) dzień, miesiąc i rok nadania przesyłki do przewozu lub przyjęcia od kolei państwa sąsiedniego, 6) dzień, miesiąc i rok przybycia przesyłki do stacji przeznaczenia lub przekazania na kolei państwa sąsiedniego, 7) nazwa dyrekcji i stacji przetrzymania wagonu, 8) ile godzin wynosi postój wagonu na każdej z osobna stacji, 9) przyczyna przetrzymania wagonu.

Rozdział III.

Kontrola stacyjna postoju wagonów ładownych na stacjach węzłowych i rozrządowych.

1. Kontrolę postoju wagonów ładownych oraz rejestrację przytrzymanych wagonów prowadzi kierownik biura wagonowego, a na tych stacjach, na których nie jest ustanowione stanowisko kierownika biura wagonowego — dyżurny ruchu lub inny pracownik do tego wyznaczony przez zawiadowcę stacji.

2. Kierownik biura wagonowego, dyżurny ruchu lub pracownik do tego wyznaczony kontroluje postój wagonów ładownych na podstawie stempli kalendarzowych dwa razy dziennie, o godzinie 9 i 18, a na dowód przeprowadzonej kontroli umieszcza na dowodach przewozowych specjalny stempel kontrolny „Kontrola wagonów St. . . . . ” o godzinie 9.00 należy dokonać kontroli postoju wszystkich wagonów ładownych znajdujących się na stacji przy dowodach przewozowych oraz uskutecznić rejestrację wagonów omawianych niżej w pkt. od 1) do 4), o godzinie zaś 18.00, tylko kontrolę postoju wagonów i wydać polecenie w myśl niżej wymienionego ust. 4.

3. Do książki kontroli postoju wagonów ładownych na stacji należy zapisywać raz dziennie o godzinie 9.00 ujawnione przy kontroli wagony ładowne, a mianowicie:

1) wagony ładowne przechodzące przez stację, które według swego przeznaczenia lub z uwagi na rodzaj ładunku, nie zostały wysłane ze stacji pociągami planowymi przewidzianymi w przepisach. (Dodatek do służbowego rozkładu jazdy pociągów, Część II, z 1, 2),

2) wagony ładowne przechodzące, wyłączone z ruchu do naprawy, poprawy i przeładowania ładunku, segregacji, ustalenia wagi ładunku itp., które po wyłączeniu z ruchu nie zostały podane we właściwym terminie do miejsca przeznaczenia,

3) wagony przybyłe dla wyładowania, które po załatwieniu formalności handlowych, nie zostały podstawione we właściwym terminie na punkty wyładunkowe,

4) wagony ładowne przechodzące, wypuszczone z naprawy, poprawy i przeładowania ładunku, segregacji, z przeważenia itp., oraz wagony z własnego ładowania, które zostały oddane do ruchu i nie wysłane w drogę pierwszymi odchodzącymi planowymi pociągami.

4. Po zapisaniu do książki kontrolnej wagonów zatrzymanych należy na te wagony sporządzić polecenie na druku serii Nr 6 w celu wysłania ich najbliższymi planowymi pociągami i podać Nr pociągu, którym wagony powinny być wysłane. Polecenia sporządza się w trzech egzemplarzach przez kalkę, z których pierwsze dwa egzemplarze wręcza się dyżurnemu ruchu za pokwitowaniem, trzeci zaś egzemplarz pozostaje w książce jako odpis. Dyżurny ruchu po otrzymaniu poleceń na wysłanie zatrzymanych wagonów, wręcza ustawiaczowi jeden egzemplarz polecenia, również za pokwitowaniem, a drugi egzemplarz polecenia zatrzymuje u siebie do czasu ukończenia dyżuru, czuwając nad wysłaniem wagonów. Na tych stacjach, na których nie ma kierownika biura wagonowego, ani specjalnie wyznaczonego pracownika do prowadzenia gospodarki wagonowej, a obo-

wiązki te wykonywa dyżurny ruchu, polecenia należy sporządzać tylko w dwóch egzemplarzach, z których jeden wręcza się ustawiaczowi za pokwitowaniem, a drugi pozostaje w książce.

5. Przy sporządzaniu poleceń na wysłanie wagonów ze stacji oraz przy zestawianiu pociągów, należy brać pod uwagę:

1) datę przybycia ładunku na stację lub datę nadania ładunku do przewozu danej stacji;

2) rodzaj przewozów (przesyłka pospieszna lub zwyczajna);

3) deklaracje wartości dostawy ładunku;

4) rodzaj towaru (żywe zwierzęta, ryby, towary ulegające szybkiemu zepsuciu, cenna drobnica itp.).

6. Pierwszeństwo należy dawać przesyłkom pospiesznym i z deklarowaną wartością dostawy ładunku, przed przesyłkami zwykłymi, a ładunkom cennym i drobnicy, przed ładunkami takimi jak np. węgiel, drzewo, kamień, cegła itp. Przy przewozie przesyłek nadanych do przewozu za jednakowymi listami przewozowymi lub ładunkami jednego i tego samego rodzaju, należy dawać pierwszeństwo przesyłkom i ładunkom wcześniej przybyłym na stacje.

7. Wagony ładowne przechodzące stacje tranzytem, które uległy już przetrzymaniu z różnych przyczyn na innych poprzednich stacjach po drodze biegu i mogłyby również ulec ponownemu przetrzymaniu na danej stacji, należy wysyłać w dalszą drogę jak najprędzej.

8. Z pociągów przechodzących stację bez przerobienia, nie wolno wyłączać z takich pociągów wagonów ładownych dla włączenia swoich wagonów z takim samym ładunkiem. W przypadkach, gdy stacja będzie miała wagony ładowne, które uległy zatrzymaniu na stacji z różnych przyczyn, lub też mogą ulec zatrzymaniu w oczekiwaniu uruchomienia pociągu, wskutek czego dostawa ładunku ze względu na rodzaj przewozu lub rodzaj ładunku, zostałaby opóźniona, zezwala się wyłączyć z przechodzącego pociągu wagony z ładunkiem niższej kolejności, a włączać swoje wagony z ładunkiem wyższej kolejności.

9. Po ukończeniu dyżuru ustawiacz zwraca polecenia, w których uwidocznia wykonanie, wpisując Nr pociągu i datę wysłania wagonów dyżurnemu ruchu. W razie niewysłania niektórych wagonów, wykazanych w poleceniach, obowiązany on jest omówić w poleceniach przyczynę niewysłania tych wagonów, oraz stwierdzić to swoim podpisem.

10. W tych przypadkach, kiedy przyczyny niewysłania wagonów nie usprawiedliwiają ustawiacza, dyżurny ruchu powinien zażądać pisemnego wyjaśnienia od zainteresowanego pracownika i ze swoją opinią znajdujące się u niego polecenia, oddać kierownikowi biura wagonowego lub też zawiadowcy stacji, który po odnotowaniu w książce kontrolnej przyczyn zatrzymania wagonów, rozpatruje sprawę i albo karze winnych we własnym zakresie, albo występuje z wnioskiem o ukaranie do naczelnika oddziału ruchowo-handlowego.

11. W razie dokonywania naprawy wagonu, należy w liczniku wykazywać ogólny czas zatrzymania wagonu na stacji łącznie z czasem znajdowania się wagonu w naprawie, w mianowniku zaś czas znajdowania się wagonu w naprawie, t. j. datę i godzinę podstawienia wagonu na tory reperacyjne oraz datę i godzinę oddania wagonu z naprawy do ruchu.

12. Zawiadowca stacji obowiązany jest codziennie kontrolować zapisane wagony do książki kontrolnej postoju wagonów ładownych, szczegołowo badać przyczyny przetrzymania wagonów, które zostały uwidocznione przez kierownika biura wagonowego lub też przez pracownika upoważnionego do wykonywania tych czynności. W razie stwierdzenia jakichkolwiek uchybień, np. nieuzasadnionego przetrzymania wagonów lub wysłania wagonów bez zachowania kolejności oraz niezachowania planowego przejścia wagonów z pociągu na pociąg na stacjach węzłowych w myśl obowiązujących przepisów, należy przeprowadzić dochodzenie i winnych pracowników pociągnąć do odpowiedzialności, jako też wydać odpowiednie zarządzenie, zmierzające do zlikwidowania tych uchybień i utrzymania sprawnego przewozu ładunków.

13. Dochodzenie powinno być przeprowadzone w ciągu trzech dni. Numer dochodzenia, nazwisko winnego pracownika i wymiar kary należy uwidocznić w książce kontroli postoju wagonów.

14. Zawiadowca stacji obowiązany jest roztoczyć nadzór nad czynnościami i ciągłością pracy kierownika biura wagonowego, aby kontrola postoju wagonów ładownych na stacji była należycie i dokładnie prowadzona, oraz aby kierownik biura wagonowego czuwał nad postojem wagonów na stacji.

15. Książka kontroli postoju wagonów ładownych na stacji powinna być pokazywana zawiadowcy stacji codziennie nie później niż o godzinie 10.

16. Zawiadowca stacji, po zbadaniu zapisanych do książki wagonów i przyczyn ich zatrzymania, wydaje odpowiednie zarządzenie, zapisując je ze wskazaniem daty i godziny i potwierdza to swoim podpisem.

17. W przypadkach, w których zatrzymanie wagonów będzie usprawiedliwione, zawiadowca stacji również potwierdza to swoim podpisem ze wskazaniem daty i godziny.

18. Rejestrację wagonów w tej książce można uskuteczniać ołówkiem chemicznym.

19. Przyczyny zatrzymania wagonów należy notować rzeczowo i wyczerpująco. Notowanie przczyn zatrzymania wagonów za pomocą skrótów jest niedopuszczalne. Książka powinna być periodycznie kontrolowana przez Dyrekcję.

20. Kontrolerzy gospodarki wagonowej, kontrolerzy ruchu i przewozowi w czasie byt-

ności swojej na stacji, bez względu na to czy będą przeprowadzać kontrolę gospodarki wagonowej lub nie, obowiązani są przeglądać zawsze książki kontroli postoju wagonów ładownych na stacji. W razie ujawnienia zbyt częstych przypadków przetrzymywania wagonów, należy przeprowadzać dochodzenia, żądając wyjaśnienia w tym przypadku od zawiadowcy stacji i o powyższym donieść raportem do naczelnika oddziału ruchowo-handlowego z odpowiednim wnioskiem uregulowania sprawy.

Okólnik niniejszy DOKP podadzą do wiadomości i wykonania wszystkim zainteresowanym pracownikom.

Okólnik niniejszy obowiązuje od 15 marca 1946 r. Jednocześnie traci moc obowiązującą okólnik ogłoszony w Dz. Urz. M. K. z 1938 r. Nr 26, poz. 254.

Nr IV. 3b/211/3/46.

15.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 lutego 1946 r. w sprawie oczyszczania, mycia i odkażania wagonów, oraz oczyszczania i odkażania ramp zwierzęcych.

Postanowienia o oczyszczeniu, myciu i odkażaniu wagonów są zawarte: w § 16 pkt. 43 Taryfy Towarowej, Cz. I A, w § 4 załącznik C do tej Taryfy, w przepisach o gospodarce wagonami towarowymi Nr R2, i w § 39 Przepisów służbowych o odprawie i przewozie towarów Nr H2, a postanowienia o oczyszczaniu i odkażaniu ramp i przyborów ładunkowych — w § 49 przepisów Nr H2.

Opłaty za oczyszczanie, mycie i odkażanie wagonów są przewidziane w Taryfie Towarowej, Cz. I B.

W celu należytej wykładni wyżej podanych przepisów zarządza się co następuje:

1. Każdy wagon po wyładowaniu przesyłek, z wyjątkiem cystern, należy oczyszczać z pozostałości ładunku przez dokładne wymiecenie miotłą oraz przy użyciu skrobaczki, jeśli tego wymaga potrzeba. Wyjątek stanowią wagony po wyładowaniu przesyłek zboża, w których stwierdzono „wołka zbożowego" (mały ciemno-brązowy chrząszczyk ryjkowiec). Wagonów takich nie należy oczyszczać lecz po wyładowaniu zaplombować, okartkować nalepką serii M 55 i wysłać do stacji odkażenia, w celu obostrzonego odkażenia.

2. Wagony po przewozie kredy i sody luzem, po przewozie wapna w wagonach nieprzeznaczonych do tego celu, a użytych do jednorazowych przewozów oraz po przewozie nawozów sztucznych luzem lub w workach, skór mokro-solonych itp. powinny być wymiecione i wymyte wodą w celu usunięcia pozostałości po towarze z podłogi i ścian.

3. Wagony po przewozie nawozów sztucznych, wysyłanych luzem lub w workach powinny być dokładnie badane i kwalifikowane do mycia tylko wtedy, gdyby pozostałości po wyładowanych ładunkach mimo wymiecenia czy też wywietrzenia, nie dały się usunąć i mogły przez swoje właściwości spowodować zepsucie, uszkodzenie lub w ogóle zmniejszenie wartości naładowanych następnie do tych wagonów ładunków.

4. Turnusowe wagony kryte, używane stale do przewozów wapna i w tym celu przydzielone do stacji macierzystych oraz wagony wapniarki serii Smw i Sdw myciu nie podlegają; po wyładunku i oczyszczeniu należy je niezwłocznie zwracać do stacji macierzystych, stosownie do napisu na tych wagonach „zwrot terminowy".

5. Mycie wagonów odbywa się przy pomocy parowozu manewrowego, stacyjnego. Stacje, które nie posiadają parowozu manewrowego, wagonów nie myją, lecz po wymieceniu plombują i wysyłają dla wymycia do najbliższej stacji, leżącej na drodze przebiegu tych wagonów, posiadającej parowóz manewrowy. Wagony takie, przed wysłaniem, należy okartkować nalepką serii M 55, na której słowa: „obostrzonego odkażania" należy przekreślić i napisać wyraźnie: „mycie".

6. Wagony powinny być myte na terenach wyznaczonych przez zawiadowcę stacji w porozumieniu z naczelnikiem parowozowni i naczelnikiem oddziału drogowego.

7. Mycie wagonów uskutecznia się przez pracowników służby mechanicznej, po uprzednim porozumieniu się zawiadowcy stacji z naczelnikiem parowozowni.

8. Za użycie parowozu manewrowego, wyznaczonego do mycia wagonów, stacja wydaje maszyniście pokwitowanie na druku serii R Nr 191, na rachunek wydziału mechanicznego z zaznaczeniem czasu zużytego w związku z myciem wagonów.

9. Oczyszczanie i mycie wagonów z reguły jest obowiązkiem odbiorcy, gdyż w myśl § 16 pkt. 43 R.P.T. odbiorca powinien zwrócić kolei wagony po wyładowaniu w stanie zdatnym do ponownego naładowania, w szczególności w stanie należytej czystości. Jeżeli odbiorca nie wykona tego obowiązku, kolej dokonywa sama właściwych czynności, a mianowicie wymiecenie i oczyszczenie wagonów przez pracowników służby handlowej, a gdzie ich nie ma — przez pracowników służby ruchu.

10. Za stan zdatny do ponownego naładowania wagonu nie można w żadnym razie rozumieć takiego stanu, w którym wagon nadaje się do naładowania tylko pewnych ładunków, lecz stan zdatny do naładowania wszelkiego rodzaju ładunków, które kolej normalnie przewozi w wagonie danego rodzaju. O tym, czy wagony zwracane są w stanie zdatnym do ponownego załadowania rozstrzyga kolej z tym zastrzeżeniem, że klient niezadowolony z decyzji kolei ma zawsze prawo żądać rozstrzygnięcia sprawy przez sąd.

11. Do oczyszczenia wagonów wyznaczają pracowników kierownicy ekspedycji towarowych, a gdzie ich nie ma, zawiadowcy stacji.

12. Za wykonane czynności przez kolej w zastępstwie odbiorcy (oczyszczenie i mycie wagonów) należy pobierać opłaty przewidziane w T.T. Cz. I B. Opłaty powinny być pobierane wówczas, gdy odbiorca odda kolei wagon po wyładowaniu ładunków w stanie niezdatnym do ponownego naładunku, w żadnym jednak razie nie przy wykupieniu listu przewozowego.

13. Oczyszczenie i wymycie wagonu po wyładowaniu przesyłek drobnych (wyładowanie których należy do obowiązku kolei) stanowi obowiązek kolei, wobec czego w przypadkach tego żadnych opłat za dokonanie tych czynności pobierać nie należy.

14. Wagony po wyładowaniu żywych zwierząt wraz z przyborami ładunkowymi i sprzętami, znajdującymi się w tych wagonach a stanowiącymi własność kolei, powinny być odkażone. Wagonów takich nie należy wymiatać, ani usuwać z nich resztek słomy i nawozu, lecz po wyładunku zaplombować, okartkować nalepką serii M 55 i wysłać do właściwej stacji odkażenia.

15. Do czasu uruchomienia względnie wybudowania właściwych „stacji odkażania" wagonów towarowych, należy stosować gruntowne i dokładne wyparzenie wagonów, po uprzednim oczyszczeniu ich z widocznych pozostałości, zdezynfekowaniu tych pozostałości i zakopaniu lub spaleniu.

16. Wageny-lodownie PKP serii Slr i wszystkie obce wagony po przewozie ryb należy oczyścić, wymyć i przewietrzyć, natomiast wagony zwykłe PKP użyte wyjątkowo do przewozu ryb, należy odesłać do odkażenia w sposób wyżej wskazany.

17. Wagony po przewozie zwłok, przewożonych na mocy zaświadczenia lekarza powiatowego, nie podlegają odkażeniu.

18. Po każdym naładunku i wyładunku żywych zwierząt należy rampy z ich urządzeniami i drogi dojazdowe, w obrębie stacji, po których pędzono zwierzęta w miarę możności, niezwłocznie, a najpóźniej w ciągu najbliższej doby oczyścić i odkazić przez skrapianie mlekiem wapiennym.

19. Nawóz i podściółkę zebrane przy oczyszczaniu ramp, należy skrapiać roztworem wapiennym i usuwać jaknajdalej od miejsc naładunku i wyładunku zwierząt, raczej jednak zakopać lub spalić.

20. Na stacjach położonych w okręgu, w którym stwierdzono zarazę bydlęcą i na stacjach, leżących w okręgach zagrożonych zarazą oraz przy przewozie zwierząt, u których stwierdzono zarazę, albo gdy zachodzi podejrzenie zarazy, zawiadowcy stacji są obowiązani w każdym pojedyńczym przypadku zażądać wskazówek od powiatowego lekarza weterynarii, w jaki sposób rampa ma być oczyszczona. Stacja jest obowiązana stosować się do tych wskazówek.

21. Odkażanie ramp i dojazdów do ramp w obrębie stacji i usuwanie nawozu i podściółki z terenu wyładunkowego i naładunkowego zwierząt uskutecznia służba drogowa na żądanie zawiadowcy stacji na rachunek wydziału ruchu. Za wykonanie robót zawiadowca stacji wydaje służbie drogowej pokwitowanie, w którym wskazuje rodzaj wykonanych robót oraz liczbę dniówek. Pokwitowanie to służba drogowa powinna dołączyć do faktury.

22. Odkażanie wagonów dokonywa z reguły kolej za opłatą, przewidzianą w T.T., Cz. I B. Opłaty za odkażanie wagonów należy pobierać przy wykupieniu listu przewozowego.

23. Wydatki za oczyszczenie, mycie i odkażenie wagonów na stacjach odkażania powinny być zaliczone na rachunek wydziału mechanicznego.

24. Wydatki na oczyszczenie i odkażanie ramp zwierzęcych i dojazdów do ramp w obrębie stacji powinny być zaliczone na rachunek wydziału ruchu.

25. Odpowiedziąlność za oddanie i przyjęcie wagonów z punktów ładunkowych w stanie brudnym spada na tych pracowników, którzy takie wagony przyjęli lub oddali. Za przyjęcie wagonów ze stacji odkażania w stanie nieodkażonym, odpowiedzialność spada na pracowników, którzy takie wagony przyjęli. Za przyjęcie wagonów po wyładowaniu od odbiorców w stanie nieczyszczonym i niewymytym bez pobrania należnych opłat taryfowych odpowiedzialność spada na pracowników, którzy takie wagony przyjęli. Za przyjęcie wagonów brudnych do składów pociągów i na zdanie takich wagonów z pociągów odpowiedzialność spada na kierowników pociągów i hamulcowych, którzy wagony takie przyjęli lub zdali. Stacja, do której przybędzie wagon nieoczyszczony lub niewymyty, sporządza protokół w celu pociągnięcia winnych pracowników do odpowiedzialności.

26. Za nieoczyszczenie i nieodkażenie ramp zwierzęcych i dróg dojazdowych, po których pędzono zwierzęta w obrębie stacji, ponoszą odpowiedzialność zawiadowcy stacji wówczas. gdy nie zażądają na piśmie wykonania tych czynności od służby drogowej, natomiast zawiadowcy odcinków drogowych ponoszą odpowiedzialność, gdy pomimo żądań na piśmie zawiadowców stacji, otrzymanych w godzinach urzędowych nie przeprowadzą oczyszczenia i odkażenia.

27. Potrzebny do oczyszczania i odkażenia inwentarz i materiały powinny być przechowywane i dostarczane przez zawiadowców stacji, jeżeli zawiadowcy odcinków drogowych tego inwentarza i materiałów w zapasie nie posiadają.

Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1946 r.

Nr IV. 3/c302/2/46.

DZIAŁ BUDOWY i UTRZYMANIA KOLEI.

16.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 lutego 1946 r. o zmianie kompetencji Dyrektora Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego co do zawierania umów o roboty i dostawy.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W statucie organizacyjnym Dyrekcji Odbudowy Warszawskiego Węzła Koljowgo (Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr 10, poz. 89) § 4 ust. (2) pkt. 9) otrzymuje brzmienie:

„9) ma prawo oddawać roboty i dostawy z wolnej ręki do 500.000 zł. (pięćset tysięcy), z przetargu ograniczonego do 2.000.000 zł. (dwa miliony), a z przetargu publicznego do 5.000.000 zł. (pięć milionów) i zezwalać na dodatkowe roboty i dostawy, których nie przewidziano w umowie, jeżeli koszt tych robót lub dostaw nie przekracza 20 proc. sumy umownej przy robotach i dostawach z wolnej ręki, przy robotach zaś i dostawach z przetargów kwoty 1.000.000 zł. (jeden milion)".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1946 r.

Nr I/1—1130/9/45.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

17.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 lutego 1946 r. w sprawie „Instrukcji dla maszynisty-instruktora".

Niniejszym zatwierdzam „Instrukcję dla maszynisty-instruktora", która ukaże się w osobnym wydaniu.

Instrukcja ta wchodzi w życie z dniem 1 maja 1946 r. Jednocześnie traci moc obowiązującą „Instrukcja dla maszynisty-instruktora" (M. 23) wydana w roku 1924.

Nr RT 60/4/46.

18.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 lutego 1946 r. w sprawie przepisów obsługi parowozów ze stalowymi skrzyniami ogniowymi.

Niniejszym zatwierdzam „Przepisy obsługi parowozów ze stalowymi skrzyniami ogniowymi", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1 kwietnia 1946 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą „Przepisy obsługi parowozów z żelaznymi skrzyniami paleniskowymi" wydane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych w 1919 r.

Nr RT 60/5/46.

19.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 lutego 1946 r. w sprawie „Instrukcji dla dyspozytora parowozowni".

Niniejszym zatwierdzam „Instrukcję dla dyspozytora parowozowni", która ukaże się w osobnym wydaniu.

Instrukcja ta wchodzi w życie z dniem 1 maja 1946 r. Jednocześnie traci moc obowiązującą „Instrukcja dla dyspozytora parowozowni", zatwierdzona przez Ministra Kolei dnia 8.VII. 1926 roku.

Nr RT 60/6/46.

20.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lutego 1946 r. o zaszeregowaniu do klasy I i podziale Warsztatów Głównych K. P. w Pile na biura i działy.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

1. Warsztaty Główne Kolei Państwowych w Pile zaszeregowuje się do klasy I.

2. W skład tych warsztatów wchodzą:

1) Biura:
   a) Personalne,
   b) Rachunkowe,
   c) Techniczne,
   d) Usprawnienia.
2) Działy Warsztatowe:
   a) Parowozowy,
   b) Mechaniczny,
   c) Techniczno-Gospodarczy.

3. Działy Parowozowy i Mechaniczny tych warsztatów ustala się jako działy I klasy, dział zaś Techniczno - Gospodarczy jako dział II klasy.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1946 r.

Nr I—1—112/3/45.

DZIAŁ SANITARNO - KOLEJOWY.

21.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lutego 1946 r. o utworzeniu w wydziałach sanitarnych dyrekcji okręgowych kolei państwowych działów higieny i bezpieczeństwa pracy, oraz o podziale czynności w tych wydziałach.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W wydziałach sanitarnych dyrekcji okręgowych kolei państwowych tworzy się działy higieniu i bezpieczeństwa pracy.

§ 2.

W związku z postanowieniem § 1, przepisy o organizacji DOKP i oddziałów kp (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 9, poz. 54) ulegają następującym zmianom:

1) w § 11 statutu organizacyjnego DOKP ustęp dotyczący podziału wydziałów sanitarnych na działy otrzymuje brzmienie:

„W skład wydziału sanitarnego wchodzą działy:
ogólny (2),
lecznictwa (2),
higieny i bezpieczeństwa pracy (3);

2) § 13 przepisów o podziale czynności w DOKP otrzymuje brzmienie:

Zakres działania wydziału sanitarnego.

(1) Dział ogólny (VI 1):

1) sprawy finansowo - gospodarcze wydziału (§ 5);
2) sprawy osobowe (§§ 6—7) pracowników wydziału i służby sanitarnej na linii;
3) nadzór administracyjno-gospodarczy nad kolejowymi zakładami leczniczymi (szpitalami, sanatoriami, przychodniami itp.);
4) nadzór administracyjno-gospodarczy nad kolejowymi składnicami sanitarnymi i aptekami;
5) sprawy przyznawania zasiłków porodowych;
6) statystyka lekarska i sanitarna.

(2) Dział lecznictwa (VI 2):

1) sprawy opieki lakarskiej nad pracownikami, b. pracownikami i ich rodzinami;
2) sprawy lecznictwa ambulatoryjnego i domowego;
3) kontrola wezwań lekarzy prywatnych;
4) nadzór fachowy nad kolejowymi zakładami leczniczymi;
5) nadzór fachowy nad składnicami i aptekami kolei;
6) kontrola fachowa recept;
7) sprawy badań lekarskich;
8) czuwanie nad sprawnością fizyczną i psychiczną pracowników;
9) sprawy pogotowia sanitarnego ratunkowego;
10) sprawy szkolenia personelu w ratownictwie;
11) sprawy ratownictwa z zakresu OPL, w porozumieniu z biurem wojskowym;
12) sprawy domów zdrowia, domów wypoczynkowych oraz kolonii i półkolonii dla dzieci;
13) sprawy poradni lekarskich dla matki i dziecka.

(3) Dział higieny i bezpieczeństwa pracy (VI 3):

1) nadzór nad stanem sanitarnym terenu kolejowego, budynków i taboru;
2) nadzór nad dezynfekcją wagonów, budynków i mieszkań na terenie kolejowym;
3) zapobieganie chorobom zakaźnym i współpraca z właściwymi władzami w walce z epidemiami;
4) sprawy medycyny zapobiegawczej (walka z gruźlicą, alkoholizmem itp.);
5) badanie warunków pracy z punktu widzenie higieny i bezpieczeństwa, w myśl wskazówek M. K.;
6) składanie Ministerstwu wniosków co do uzupełniania lub zmiany przepisów o bezpieczeństwie i higienie pracy i opracowywanie na zlecenie Ministerstwa projektów z tej dziedziny;
7) nadzór nad warunkami pracy personelu;
8) zbieranie danych statystycznych w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy w myśl wytycznych M. K.;
9) sprawy pracowni psychotechnicznych.

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1946 r.

Nr I/1—118/1/46.

DZIAŁ LOTNICTWA.

22.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 stycznia 1946 r. o utworzeniu pomocniczego przedsiębiorstwa lotniczego pod nazwą „Instytut Szybownictwa".

Na podstawie art. 8, ust. 2, lit. e) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. Urz.

R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437), zarządzam, co następuje:

§ 1.

W dziale Ministerstwa Komunikacji tworzy się pomocnicze przedsiębiorstwo lotnicze pod nazwą „Instytut Szybownictwa", zwany w dalszych paragrafach w skróceniu „I. S.".

§ 2.

Przedmiotem I. S. jest:

1) praca badawczo-doświadczalna w dziedzinie technicznej i szkoleniowej szybownictwa i motoszybownictwa;

2) budowa prototypów i przeprowadzanie zmian konstrukcyjnych w istniejących już typach szybowców i motoszybowców;

3) kształcenie instruktorów oraz opracowywanie projektów instrukcji i metod szkolenia;

4) wykonywanie wszelkich innych prac z dziedziny szybownictwa i motoszybownictwa.

§ 3.

I. S. prowadzi samodzielną gospodarkę na podstawie planu finansowo-gospodarczego, zatwierdzonego przez Ministra Komunikacji.

§ 4.

Kierownika I. S. mianuje i zwalnia Minister Komunikacji.

Organizację wewnętrzną I. S. określi regulamin zatwierdzony przez Ministra Komunikacji.

§ 5.

Nadzór zwierzchni nad I. S. sprawować będzie z ramienia Ministra Komunikacji Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji.

§ 6.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Adres Redakcji i Administracji Ministerstwa Komunikacji: Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr 4

Warunki prenumeraty kwartalnie 40 zł
Cena pojedynczego egzemplarza wynosi 10 zł i jest do nabycia w Administracji Wydawnictw w Warszawie.
Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. którą można również wpłacać w P. K. O. konto czekowe w Warszawie Nr I-658.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr 230 — Graf. Spółdz. Pracy „Grochów", Grochowska 194.